

“实在是扛不住了！” 动力电池企业集体酝酿涨价

◎记者 覃秘 ○编辑 邱江

苦熬了大半年后,动力电池的龙头企业们正集体酝酿涨价。

近日,一份比亚迪的《电池价格上调联络函》在网上广泛传播。该函件显示,比亚迪将上调 C08M 等电池产品单价,产品含税价在现行单价基础上统一上涨不低于 20%。

上海证券报记者致电比亚迪电池销售部门,对方表示不予置评。不过,有业内人士表示,涨价消息属实,有下游企业已经接到了通知。

在比亚迪之前,已有多家动力电池企业发出了涨价函件,包括鹏辉能源、国轩高科、卓能新能源等。

“原材料价格上涨太多了,动力电池企业经营压力很大,肯定是希望能涨价。但是,下游的车企也很强势,涨价并不容易。可以说是想涨又不能涨!”有接受采访的券商研究员表示,目前正值车厂和电池厂新一轮价格谈判阶段,电池企业主动发声也是希望能得到车企等客户的理解,“共渡难关”。

电池企业“喊涨”

本轮动力电池企业的涨价可追溯至 10 月初。

10 月 13 日,一份鹏辉能源的产品价格调整通知函在业内流传。该函件提到:“近来,电池主要原材料持续大幅涨价,我司努力消化成本上涨,但已经远远超出我可承受极限,为此决定:所有新订单执行大宗联动定价,不接受长周期、等通知投料和提货的订单。”

就在同一天,广西卓能新能源科技有限公司也向客户发出调价函,核心内容为:即日起下订单前请先与公司对接业务人员确定数量以及最新价格,产品价格以最新报价为准。公司解释称,近一年以来电芯上游原材料价格持续上涨,其电芯成本及资金压力随着大幅增加。

一周后的 10 月 18 日,国轩高科向部分客户发出调价商洽函,内容是:随着正极材料、电解液、铜箔、铝箔等价格上涨,公司已尽最大努力来减少成本上扬的冲击,但成效甚微。鉴于此,拟定自即日起,再次就双方已签订订单进行二次磋商,具体细节及商务条件可再商榷。

然后,就是比亚迪的《电池价格上调联络函》开始广泛流传,将涨价的呼声传递到了圈外。

成本已上涨三成

动力电池企业想涨价的“冲动”已经忍耐了好几个月。“实在是扛不住了!”一家动力电池上市公司的高管向记者表示。

直接原因就是原材料价格的大幅上涨。正如比亚迪函件中所提到的,2021 年锂电池原材料不断上涨,正极材料钴酸锂价格涨幅超过 200%,电解液价格涨幅超过 150%,负极材料等供应持续紧张,导致综合成本大幅提高。

鹏辉能源在价格调整通知函中甚至对部分涨幅较大的原材料价格进行了列表比较。据该公司统计,今年以来,PVDF 价格累计上涨了 215%,碳酸锂价格上涨了 207%,碳纳米管上涨了 183%,电解液价格涨了 160%,锰酸锂价格上涨 110%,石墨价格上涨约 68%。

原材料涨价的影响有多大?据 GGII(高工锂电)初步测算,方形铁锂电芯理论成本由年初的每瓦时 0.33 元至 0.39 元上涨到每瓦时 0.48 元至 0.54 元;方形动力 523 电芯的理论成本由年初的每瓦时 0.45 元至 0.51 元上涨到目前的每瓦时 0.61 元至 0.67 元;对应的圆柱三元 523 电芯的理论成本则由每瓦时 0.4 元至 0.46 元上涨到目前的每瓦时 0.58 元至 0.64 元。

另据真锂研究的跟踪统计,目前动力电池成本涨幅普遍在 30%至 40%之间,已经超过了绝大多数动力电池企业的毛利率水平。如果不能涨价的话,多数电池企业已经很难赚钱。

以鹏辉能源为例,公司最新披露的三季报显示,第三季度实现营业收入 14.4 亿元,同比增长 24%;净利润为 4560 万元,同比下滑 35%。

车企会同意吗?

原材料价格涨了这么多,产品价格为何不能跟着上涨?这就涉及传导机制的问题。据了解,由于整车厂在产业链上具有较强的话语权,电池厂想要涨价并不容易。

“我们也向整车厂提出了涨价要求,但很难实现。整车厂太强势了,每年都有降价目标,所以会要求供应商跟着降价。对我们来说,不降价就不错了,他们是不大会答应涨价的。”一家动力电池企业的负责人称。

龙头企业的公开信息也充分展示了“降价才是大趋势”。

在日前回复交易所问询函时,宁德时代披露了公司近年来的产品价格变化情况。2018

宁德时代动力电池的成本和销售价格变化情况



郭晨凯 制图

年,2019 年、2020 年和 2021 年上半年,公司动力电池的销售价格分别为 1.16 元 / 瓦时、0.96 元 / 瓦时、0.89 元 / 瓦时和 0.79 元 / 瓦时,同比降幅分别为 17.7%、17%、7.3%和 11%。

一个背景是,今年上半年,动力电池的原材料价格已经出现较大幅度上涨,宁德时代动力电池销售单价依然下降了 11%。

当然,作为超级龙头的宁德时代有着极强的成本控制能力。据披露,2018 年、2019 年、2020 年和今年上半年,公司动力电池的成本分别为 0.76 元 / 瓦时、0.69 元 / 瓦时、0.65 元 / 瓦时和 0.61 元 / 瓦时,分别较上年同期下降 16%、10%、5%和 6.82%。

对照来看,宁德时代产品价格的下降幅度,要明显快于其成本下降的幅度。

“整车厂是行业内比较难以传导涨价的,现在出来喊涨的,主要都是做消费电池的。”有券商研究员介绍,对电池企业来说,每一家整车厂都是超级大客户,竞争也非常激烈,即使电池厂有涨价的想法,也绝不会采取发函的形式。

当然,为了供应链的稳定,整车厂也会有所行动。

据了解,针对动力电池企业的涨价呼声,部分整车厂的反馈是:无法接受动力电池涨价,不过愿意通过账期、绑定合作、金融合作等其他形式,缓解电池企业的压力。也有个别整车厂表示,同意新车型配套电池小幅涨价。

行业洗牌加速

原材料成本大幅上涨,产品价格涨不上去,动力电池企业怎么办?

据高工锂电分析,为了保障供给,头部动力电池企业将进一步巩固其上游产业链布局,通过打破以往单纯的买卖关系,打造新型合作伙伴关系,更大范围、更深层次开展战略合作,推动供应链协同发展,重塑新型供应链模式。

最新的一个案例是,10 月 12 日,宁德时代控股子公司宣布在湖北省宜昌市投资建设一体化电池材料产业园项目,总投资额不超过 320 亿元。其中,合作方湖北宜化同意将江家墩矿业(磷矿)100%股权经审计评估后作价入股合资公司。

掌控资源成为必然的选择。今年 9 月底,宁德时代与加拿大锂矿企业 Millennial Lithium 签署最终协议,宁德时代将以每股 3.85 加元、总计 3.77 亿加元的价格拿下 Millennial Lithium 全部股份。Millennial Lithium 在阿根廷拥有超过 1 万公顷的盐湖。

早些时候,宁德时代宣布,在拥有全球最大锂云母矿的宜春投资 135 亿元,建设新型锂电池生产制造基地,并战略投资了宜春当地的锂业公司——江西志存锂业。

再如亿纬锂能,这家营收已突破百亿元的动力电池龙头日前宣布,拟参与竞拍青海柴达木兴华锂盐有限公司 35.2857%股权,挂牌价格为 1.44 亿元。今年 9 月,亿纬锂能宣布拟与上海恩捷在荆门高新区共同设立合资公司,由合资公司投资建设高性能锂电池隔膜项目。此前,亿纬锂能还围绕铜箔、锂盐等进行了广泛布局。

当然,并不是全部的动力电池企业都有向上游拓展的能力。部分二三线企业不得不面对更大的压力,包括供应链的压力、成本上升的压力以及资金链的压力。

“这一波原材料价格的上涨,让部分动力电池企业可能撑不下去。”前述券商研究员分析称,在新能源火爆的当下,产业链上不少公司的规模快速扩张,但风险也在快速增大,行业内的洗牌将进一步加速。

扩产能拼成本 上市公司“逐鹿”磷酸铁锂产业链

◎记者 刘立 ○编辑 邱江

锂电正极材料磷酸铁锂风头正劲。受益于新能源汽车产销量快速发展及磷酸铁锂动力电池占比的逐步提升,磷酸铁锂国内售价 10 月 27 日大涨 5000 元 / 吨,至 8.7 万元 / 吨,年内涨幅已超 123%。

在锂电材料高景气度的推动下,今年以来,传统磷酸铁锂生产企业纷纷扩产,磷化工、钛白粉等生产企业则凭借各自原料资源优势,竞相“逐鹿”磷酸铁及磷酸铁锂产业链。东吴证券最新研报认为,磷酸铁锂供需快速增长,正在朝大宗商品化方向发展,拥有产业链的一体化企业更具竞争优势。

磷酸铁锂企业纷纷扩产

磷酸铁锂价格大涨,离不开终端新能源汽车的需求增加。

特斯拉三季报显示,上海工厂后续生产的 Model 3、Model Y,标准续航里程版本将采用磷酸铁锂电池替代三元锂电池,并在全球范围内售卖。

据统计,今年 1 月至 8 月,我国磷酸铁锂产量 21.97 万吨,进口量 0.1 万吨,表观消费量 22.01 万吨,同比增长 254.12%。9 月,国内磷酸铁锂电池产量 13.5GWh,同比增长 252.0%,环比增长 21.9%,产量占比继 5 月首次超过三元锂电池后,继续提升至 58.3%。业内人士认为,车企现在选择磷酸铁锂主要是看重它的价格优势。由于电池原材料价格上涨严重,尤其是镍钴、锰和铝这些金属涨价后,磷酸铁锂电池的价格优势更加明显。

据百川盈孚监测,磷酸铁锂主流企业在四川、湖北等地的产能逐步释放,整体产量预期向好。定价方面,由于上游原料持续涨价,部分厂家已改变定价模式,由均定价改为单日材料价格,传导上游成本涨价更顺畅。在此基础上,磷酸铁锂行情或持续上涨。

据了解,目前,德方纳米、湖南裕能、万润、贝特瑞等磷酸铁锂龙头企业生产企业在扩充产能。

9 月,德方纳米公告,公司签订年产 10 万吨新型磷酸盐正极材料生产基地项目以及年产 20 万吨磷酸铁锂前驱体项目框架协议。

此前,国内磷酸铁锂龙头湖南裕能宣布冲刺创业板 IPO,拟募集资金 18 亿元,用于四川裕能三期年产 6 万吨磷酸铁锂项目、四川裕能四期年产 6 万吨磷酸铁锂项目以及补充流动资金。湖南裕能的控股股东为湘潭电化,股东名单中包括宁德时代和比亚迪。

在下游拼产能的同时,在产业链上游原料端,生产企业比拼的更多是成本优势。

据了解,生产磷酸铁锂需要磷、铁、锂等原料。据东吴证券测算,生产 1 吨磷酸铁锂需要 0.22 吨至 0.24 吨碳酸锂。碳酸锂是磷酸铁锂材料生产中最大的原料成本。据统计,今年前 8 个月,我国碳酸

锂产量 15.11 万吨,进口 5.56 万吨,表观消费量 20.09 万吨,同比增长 63.36%。

目前国内电池级碳酸锂市场主流报价在每吨 19.4 万元至 19.7 万元之间,去年同期仅为 4.1 万元,可谓“一飞冲天”。多家机构在研报中表示,虽然碳酸锂大涨,但因为今年以来金属锂涨幅翻倍,严重压缩了利润空间。因此,盐湖股份、赣锋锂业、天齐锂业等拥有上游锂矿资源的公司,其生产锂盐成本优势更明显。

传统化工企业竞相进场

此外,传统化工企业也纷纷利用磷、铁及其他技术及成本优势切入锂电原料。

据权威测算,单吨磷酸铁锂的磷源成本约为 4124 元。而对于磷矿资源企业采用湿法净化技术自产磷酸,其单吨磷酸铁锂的磷源成本约为 1989 元,自给磷源的磷酸铁锂企业具有约 2135 元 / 吨的成本优势。

据记者不完全统计,目前川发龙蟒、川恒股份、兴发集团、云图控股、新洋丰、湖北宜化、司尔特、川金诺、云天化、兴发集团、丰元股份等传统化工企业均以不同形式进军磷酸铁或磷酸铁锂产业链。

10 月 27 日,丰元股份在接受机构投资者调研时表示,公司在保持传统优势产业草酸化工业务的同时,重点战略转型发展新能源锂电池正极材料产业。目前,公司已经逐渐形成以草酸化工和新能源锂电正极材料产业为主的双主业经营结构。磷酸铁锂产能主要分布在枣庄和安庆,其中枣庄布局产能 1 万吨,安庆基地规划 5 万吨。据初步统计,公司在今年第三季度供应给比亚迪的产品约占公司同期磷酸铁锂销量的一半,比亚迪已经成为公司非常重要的客户。

因具有铁资源优势,近两年来,安纳达、中核钛白、龙佰集团等钛白粉企业也相继跨界新能源锂电赛道。据了解,硫酸法生产 1 吨钛白粉可以副产 3.5 吨至 4 吨硫酸亚铁。通过资源再利用,单吨磷酸铁锂生产成本可节省约 1676 元。

今年初,中核钛白公告,拟投资超百亿元,分三期建设年产 50 万吨磷酸铁锂项目,主要建设磷酸铁锂生产线及配套设施,进入磷酸铁锂领域。9 月 29 日晚间,公司再发公告称,拟出资设立甘肃睿赛科锂电材料有限公司(暂定),注册资本 3000 万元,公司持有 100%股份。

安纳达作为较早跨界磷酸铁生产的钛白粉生产企业,磷酸铁已为其带来业绩。公司今年前三季度实现营业收入 14.53 亿元,同比增长 87.91%;实现归属于上市公司股东的净利润 1.29 亿元,同比增长 152.55%。其中,第三季度实现归属于上市公司股东的净利润同比增长 203.76%。近日,公司在投资者互动平台表示,子公司 5 万吨 / 年电池级磷酸铁项目一期、二期均在预期时间内达产,客户都是国内磷酸铁锂主要生产企业,子公司 1—9 月份营业收入、业绩均实现大幅增长。

■记者观察

华为鸿蒙系统加速“上车” 主流车企认可与否成关键

◎记者 俞立严 ○编辑 邱江

华为鸿蒙系统正在加速“上车”。北汽蓝谷有关负责人透露,搭载华为鸿蒙操作系统的北汽极狐华为版新车将于 11 月小批量交付。小康股份方面则宣布,小康赛力斯将要发布的新车会搭载基于华为鸿蒙的智能座舱。此外,长安汽车和思聪汽车的智能座舱也有望采用华为鸿蒙软件系统。业内专家认为,华为鸿蒙操作系统“上车”的成败关键在于获得主流车企的认可,形成规模化。

据北汽蓝谷负责人介绍,11 月交付的极狐华为版新车型是在极狐普通版基础上搭载了最新的华为鸿蒙操作系统,属于高端智能汽车。在自动驾驶方面,华为版新车通过鸿蒙系统可以匹配高精地图准确提取车道及红绿灯信息,通过系统不断自我学习、持续迭代,在路口控制表现等方面更加接近人工驾驶,可实现直行、左转、无保护转弯等功能。同时,华为鸿蒙车机操作系统将通过一芯多屏技术,完成多并发、多用户、多任务的处理,实现应用极速启动并协同车体的多个部件,满足出行场景需要。另外,新系统能实现全场景协同,不同设备间互联互通,还可连接智能家居等设备。

小康股份方面表示,小康赛力斯将在年底推出一款智能豪华电动中型 SUV,这是首款搭载华为鸿蒙智能座舱的汽车。

全国政协经济委员会副主任苗圩日前在第 11 届中国汽车论坛上表示,操作系统是汽车企业实现数字化转型的关键,中国汽车产业需要拥有自己的统一的操作系统。在软件定义汽车的时代,整车计算平台需要 CPU 加操作系统,应及早谋划自主可控的操作系统。同时,统一的开源开放的操作系统,可以形成构架之上的 App 软件,有助于形成好的产业生态。加快建设开放的数据平台,可以进一步促进底层的算法优化。

根据国家发展改革委的预测,到 2025 年我国智能汽车渗透率将达到 82%,数量将达 2800 万辆;到 2030 年渗透率将达到 95%,数量约 3800 万辆。

业内专家表示,华为鸿蒙操作系统契合了不少国内车企快速发展汽车智能网联化的现实需求。对于车企而言,自研一套操作系统需要组建一支强大的软件团队,资金投入也并非许多国内中小车企和品牌能够承担。同时,车企自研操作系统往往是自产自销应用在自家车辆上,如果汽车销量不足就无法分摊操作系统开发成本,后期难以实现高频率的迭代更新甚至维护。

从技术层面看,虽然 Linux、QNX 和 Android 系统是当前市面上车型的主流选择,但在开放性和安全性上各有不足。华为推出的鸿蒙车载操作系统在一定程度上能弥补这些系统的劣势,并且能够比较顺利地迁移手机的生态,可以丰富操作系统在汽车的应用前景。

中信建投研报认为,随着鸿蒙系统加速汽车等应用场景拓展,包括硬件开发商(芯片、模组、板卡)和软件开发商(OS 适配定制、应用开发套件、基础软件算法)的相关上市公司将受益。

不过,值得注意的是,特斯拉正在基于 Linux 内核开发汽车操作系统。10 月 25 日,特斯拉中国宣布,其上海研发创新中心和数据中心均于近期投入使用。业内专家表示,特斯拉牢牢把握着自己生产的智能汽车核心数据的控制权,给其他汽车制造商带来示范效应。

智能汽车的各种设置信息都记录在操作系统中,自研操作系统已经开始成为部分车企布局智能汽车,确保车企与用户之间黏性以及维护车企数据主权的重要一环。上汽集团董事长陈虹在今年的上汽集团股东大会上就表示,上汽很难接受单一一家供应商为上汽提供整体的解决方案。在陈虹看来,如果由一家公司为上汽提供整体的解决方案,如此一来,它成了灵魂,上汽成了躯体。“对于这样的结果,上汽是不能接受的,要把灵魂掌握在自己手中。”

不仅仅是上汽,蔚来、小鹏、理想等中国造车新势力,丰田、大众、通用等传统国际车企集团,都在开发研发属于自己的操作系统,参与汽车智能化竞争。属于造车新势力第二梯队的哪叱汽车也透露正在研发智能汽车操作系统,计划于明年推出测试版,通过两年测试后再开放给所有开发者。

资深汽车行业分析师梅松林表示,对于华为而言,操作系统占领一定规模的汽车市场,尤其是得到主流车企的认可,至关重要。汽车行业规模大、研发投入大,专利开放度高,华为需要妥善处理好与车企间的利益关系,明确自身定位和车企的核心诉求,扮演好供应商的角色。如果在汽车应用领域做得好,华为未来打通全场景设备的生态体系,还是有很大的想象空间。